

原著論文

19世紀後半のアメリカにおける中米地峡運河建設論 — クレイトン＝ブルワー条約を巡る制約と 建設地論争の膨張論的進展 —

金澤 宏明*

要旨：アメリカ合衆国によるパナマ運河建設以前の中米地峡運河建設論争を、政策決定過程での論争と国内外の状況の変化から論じる。アメリカ主導の中米地峡運河は最終的にパナマで建設されたために、その過程をパナマ運河史として検討、分析されがちである。本稿はパナマ運河建設決定以前のニカラグア運河建設案をアメリカの海外島嶼領土獲得運動の一環として捉え、1850年の米英間のクレイトン・ブルワー条約の規定により、しばらくアメリカ単独での運河建設運動が阻害されていた点と、それを乗り越えて単独での建設へと向かう過程の変遷を考察する。

キーワード：アメリカ外交、外交政策決定過程、英米関係、地峡運河、クレイトン＝ブルワー条約

The American Controversy over the Construction of the Central American Isthmus Canal in the Latter Half of the 19th Century: The Constraint of the Clayton-Brewer Treaty and the Expansionist Development of Construction Site Disputations

Hiroaki KANAZAWA*

Abstract: This paper discusses the controversy over the construction of the projected Central American Isthmus Canal relative to the American policymaking process and the vicissitudes of the domestic and international situation. Since the US-led project of a Central American canal was finally realized in Panama, research about it tends to be conceived as the study of the history of the Panama Canal. However, this paper investigates the construction of the Nicaragua Canal, which began before the decision to construct the Panama Canal was made, as part of the overseas territorial actions by the United States. In addition, this article shows that according to the provisions of the Clayton-Bulwer Treaty in 1850 between the United States and Britain, the United States was restricted for a certain period from working alone on building the isthmus canal, and the process transitioned toward actual canal construction only after that period ceased.

Keywords: Foreign relation of America, Foreign policy making process, Anglo-American relations, Isthmus Canal, Clayton-Bulwer Treaty

*東京情報大学 総合情報学部（非常勤講師）
Faculty of Informatics, Tokyo University of Information Sciences

2018年10月15日受付
2019年1月24日受理

はじめに

パナマ運河（Panama Canal）建設史においては、しばしば外交上の米英関係の変遷とその影響が捨象される傾向にある。歴史上、パナマ運河がアメリカ合衆国の国家予算で建設されたがゆえに、中米地峡運河—中央アメリカにおける大西洋と太平洋を接続する両洋運河—の建設史は事実上パナマ運河史として構成され、考察されてきた[10][26][32][33][37][41][注1]。しかしながら、南北アメリカ大陸の探索と植民運動を通して次第に希求されるようになった中米地峡運河であるが、アメリカ合衆国においては19世紀の初頭から民間資本を中心とした建設議論として進展しており、その建設地は大きな案だけでも五つのルート案が存在した。加えて、19世紀前半の合衆国は、現代的なアメリカイメージとは異なり、建国後間もない、若く、国力がいまだ発展途上にあった。ヨーロッパ列強と比肩するといまだ弱い国であった。1812年の米英戦争時でも、フランスなどヨーロッパ列強諸国の援助を得て勝利したものの、連邦陸軍がわずかに整備された程度で州兵（民兵）への依存も強く、海軍に至っては十全な体制を整えたとは言い難く、いまだに非力であった[19][24][25][48][58][注2]。ゆえに、19世紀前半を通して、アメリカ合衆国とその近接地域における運河や河川の開拓整備、港湾都市の整備においても、河川運河や交通運輸網など地理上の改善・開発は多くを民間資本が主体となり、国家資本による開発には限界があり、政治的議論はしばしば理念上、あるいは外交上のレトリックに留まらざるを得なかった。

そうした状況下で、アメリカは中米地域の安定化と経済的開発を実現する中米地峡運河の建設を考慮したものの、単独での運河建設は能わず、1850年に英国との共同建設を約するクレイトン＝ブルワー条約（Clayton-Bulwer Treaty）を締結することで、その命脈を保つのが精々であった[62][注3]。その条約も、1812年戦争以降の政治的脈絡と、アメリカの孤立外交主義政策モンロー・ドクトリン（Monroe Doctrine）の宣言以降の英米関係の紐帯を、両国がはかる思惑を強く含意するものであった。

本研究は1850年のクレイトン＝ブルワー条約の締結論争を追うものではなく、同条約の締結により、アメリカが南北戦争以降に国力を増大させると、む

しろ条約の約定が地峡運河の単独建設を阻害する要因となり、運河建設を巡るアメリカ外交戦略の政策決定過程に混乱をもたらした点を再検討するものである[7][15][16][34][38][53][59][注4]。1901年に新米英間条約としてヘイ＝ポーンスフット条約（Hay-Pauncefote Treaty）を締結することでアメリカ単独での地峡運河建設へと向かうこととなるが、19世紀後半を通して、ニカラグア案を中心にアメリカによる建造が検討され、連邦議会や世論誌で政策論争が行われてきた側面を論じる。本稿はこうした脈絡において、海外島嶼領土としての運河地帯を獲得することとなった合衆国の19世紀後半の海外膨脹政策上の制約と、その変化の一要因として中米地峡運河建設問題を考察するものである。

1. 中米地峡運河議論の全体像

中米において大西洋と太平洋を接続する地峡運河たるパナマ運河は、1903年11月18日、アメリカ国務長官ジョン・ヘイ（John Hay）と革命で独立したばかりのパナマ共和国の代理人フィリップ・ブノーヴァリア（Philippe Bunau-Varilla）が締結したヘイ・ブノーヴァリア条約（Hay-Bunau-Varilla Treaty）によって実際の建造が約された。両国とも時をおかずに各議会で批准し、同条約は発効する。合衆国下院議会で運河建設の連邦予算支出が採択されるとその建設が現実のものとなった。1914年に工事は完遂し、翌15年に正式に運用を開始したのであった（ただし岸辺の崩落により、当初の数年は運行を一時停止している）[12][17][29][注5]。

アメリカ合衆国は国家事業として中米地峡運河の建設へと向かったわけだが、19世紀後半から20世紀転換期にかけての運河建設論争を検討する前に、まずはそこへと至る19世紀の合衆国対外政策としての枠組みを確認したい。一つにはモンロー・ドクトリンとその系論である。国家建設を成功させ、1800年以降、内的政治安定期として「好感情の時代」（Era of Good Feelings）を迎えていた合衆国であるが、いまだにヨーロッパ列強諸国に比肩しうような国家状態にはなかった。1812年戦争のような外的揺籃に加えて、西部開拓もまた途上にあった。また、徴税や関税収入による国家歳入にも限界があり、連邦最高裁裁判所もようやく機能を始めたばかりである。第5代ジェームズ・モンロー大統領（James Monroe）は、インディアン諸部族との闘争であるセミノール

戦争 (Seminole Wars) とそれにまつわるスペイン領フロリダへの侵入を巡り、世界規模での植民地経営を継続していたスペインから、フロリダの割譲を成し遂げたのである。南米植民地の独立が相次いでいたとはいえ、これはアメリカにおいてルイジアナ購入に次ぐ、大きな領土膨脹の事例となった。インディアンに対しては厳しい政策を展開したモンローであるが、対外政策においてはスペインとの紛争を極力避けつつ、スペイン領フロリダの割譲、即ち領土膨脹を達成している。そうした経験を踏まえて、対外政策として1823年に宣言したのがモンロー・ドクトリン、いわゆる対ヨーロッパ相互非干渉政策であった[44][45][注6]。

モンロー・ドクトリンの基本的概念は、二つの海洋に挟まれた南北アメリカ大陸に対する今後のヨーロッパ列強の干渉を拒絶しつつ、他方でアメリカがヨーロッパ世界の紛争に関与することを回避する外交孤立主義にあった。これは国力の発展途上にあるアメリカが、直接的にしろ間接的にしろ、西半球で列強諸国による干渉に対応したり、ヨーロッパでの紛争に巻き込まれることで国力を削がれたりことを避ける外交戦略であった。換言すれば、建国して30余年の若いアメリカにおける対外的な防衛政策にその主眼があった。しかし、アメリカは西半球において、北米大陸内での膨脹や中米への伸張、太平洋世界への進出など、隣接地域への領土膨脹理念を内的には強く保持していた。建国理念に従って、英国を初めとするヨーロッパ列強のような直接の植民地経営をのぞむ帝国主義の実践には反対がありながらも、主流派アメリカ人（ここでは多くの場合、白人が主体であり、英語を話し、プロテスタントである人びとを指す）は北西部条例 (Northwest Ordinance) 原則に則った、準州から州の成立をのぞむ西部領土の開拓を進展させていた。新たな西部開拓地はこれまでの成立州の植民地ではなく、将来の立州を視野に入れた新たな行政領土、準州として整備されていたのである。同時に、いまだ実践にはほど遠かったが、地続きではない海外領土への膨脹意図も、観念的な状態ではあるが徐々に形成されていった[21][55][66][注7]。その一つがタイラー・ドクトリン (Tyler Doctrine) である。

合衆国第10代大統領ジョン・タイラー (John Tyler) は、テキサス併合を正式に認めたことでも知られて

いるが、ヨーロッパ列強の干渉に揺れていたハワイ王国からのハアリリオ王子 (Timoteo Ha'alilio) らを含む陳情団の要請を受けたのち、1842年の年次教書演説においてハワイ王国を独立国家として承認した。しかし、加えてこの際、タイラー大統領は北太平洋上でのハワイへの列強による干渉を否定し、また同時に隣国としてのアメリカのプレゼンスも明確に宣言した。こうした背景には、南部での西漸運動の進展度合いから比較的早い段階で太平洋沿岸領土の防衛が必要になるとの安全保障上の予測と、将来的な海外市場への接近の意図があった。それがゆえにタイラー・ドクトリンは事実上モンロー・ドクトリンの西部防衛ラインを、アラスカにあるロシア植民地を意識したラインから、北太平洋上へと一気に拡大するものであったといえよう (図1を参照のこと。実線がモンロー・ドクトリンの概念的なライン、破線がタイラー・ドクトリンで拡張したラインであり、後者の領域拡大が後のロシアのアラスカ撤退と、1867年のアメリカによるその購入においても大きな意味を持った)。タイラー・ドクトリンは、モンロー・ドクトリンを大きく拡大する最初の系論であった[28][40][注8]。しかしながら、こうした議論は当時のアメリカの経済力や軍事力、領土を正確に反映させたものではなく、理念的な側面が強く滲むものであった。

アメリカはその後ハワイ王国との間に修好通商条約 (1849年) や経済互惠条約 (1875年) を締結し、その政治的関係を強化していったが、これにはカリフォルニア州の早期成立にみられるような西部開拓

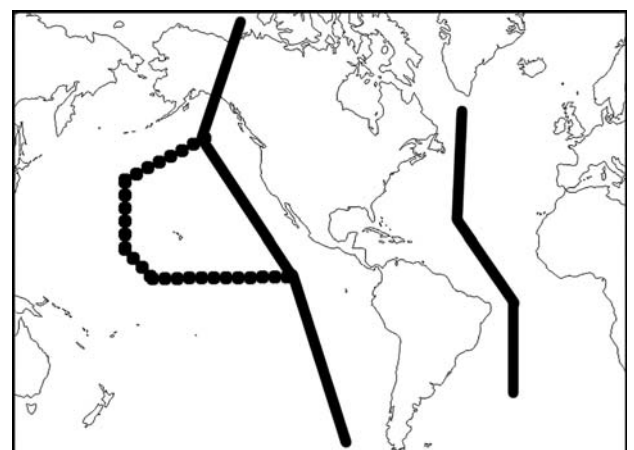


図1. モンロー・ドクトリンとタイラー・ドクトリンの地理概念図 (白地図より著者作成)

の更なる進展や、南北戦争後の再建期の経済特需などによるアメリカの国力の増大が大きな要因となった。南北戦争前の1860年から1890年にかけての30年間でアメリカの人口は移民と出生率の増加により約3140万人から約6900万人へと約2倍規模になり、1860年から1910年までの半世紀で、耕作面積も約1億6000万ヘクタールから約3億5200万ヘクタールへと2倍増となった（同期間に農場数は約200万農場から3倍増の約600万農場へと跳ね上がっている）[54][60][注9]。人口増加と国内農場の発展により、国内消費は安定的に増加し、外国からの貿易輸入も増大することで、関税収入が国内予測を遙かに超えて増大したのである。しかし、関税増加による国家歳入の肥大化が問題となった。関税収入の増加は、市民への税収の公平な配分と、関税分の転嫁による市場価格の高騰の両面から望ましくないと議論されていく。こうした19世紀後半のアメリカの国力増大と領土の膨脹は外交政策におけるアメリカの戦略を変化させるに至る。

第19代ヘイズ大統領（Rutherford Hayes）は1879年から教書演説で2年連続、合衆国主体での中米地峡運河の建設を明確に宣言した。地峡運河はクレイトン＝ブルワー条約の約定により、英米両国の協力関係においてのみ建造が認められていた。公式の帝国主義、非公式の帝国主義を問わず世界帝国を推進していた英国は、直接的な植民地経営や間接的な経済支配を広範な地域で展開していたが、他方でヴェネズエラなどの特定の地域を除いては西半球への干渉を弱めていた。英国が地峡運河の建設を進展させる可能性は少なく、米国単独での地峡運河建設が望まれるようになった。80年代にいたり、国家歳入を増大させていたアメリカにとって、それは現実味のない幻想ではなくなっていたのである。ヘイズのあと、20代大統領ガーフィールドは就任後半年でこの世を去ったが、副大統領から昇格した第21代チェスター・A・アーサー大統領（Chester A. Arthur）はヘイズの運河論を継続して、任期中、年次教書で3回地峡運河に言及した。後述するようにフランス資本によるパナマでの運河掘削が始まったことで、英米以外の列強国資本が中米に運河を保有する可能性がうまれていた。ヘイズやアーサーは、中南米の英国植民地を念頭に置きながらも、英国との関係をより適切な関係へと再構築して運河建設へと進む

べきであると考えたのである。アーサー政権期のフレデリック・T・フリーリングハイゼン国務長官（Frederick T. Frelinghuysen）も同様な論点を示し、1882年には駐英公使に対して交渉を進展させるように指示を出している[5][20][注10]。

こうした海外への影響力の保持を求める外交政策は共和党ばかりではなかった。民主党クローヴァー・クリーヴランド大統領（Grover Cleveland）は一次政権（第22代）でハワイとの互恵条約を更新してハワイ王国への影響力を維持した。さらに二次政権（第24代）では、アメリカ系白人によるハワイ革命（1893年）派の暫定政府を事実上存続させてハワイとの政治的紐帯を強化させたり、ベーリング海毛皮猟仲裁裁判（Bering Sea Arbitration of 1893）で積極的に合衆国の領土利権を守ろうとしたのである[2][6][注11]。こうしたハワイやアラスカ準州近隣での精力的な動きは、モンロー・ドクトリンのクリーヴランド系論—公式の植民地領有帝国主義の推進には否定的ではあるものの、経済圏の維持や拡大、海外市場への接近を求める事実上の領土膨脹主義の立場—であった[22][27][46][63][64][68][注12]。

こうした状況に加えて、スペイン・アメリカ・キューバ・フィリピン戦争（Spanish-American-Cuban-Filipino War of 1898；以下、米西戦争）で、合衆国海軍船舶の迅速な移動を可能にするために地峡運河の必要性が増大すると、国内世論でも建設推進論争が増大した。その後パリ講和会議でスペイン領であったキューバ、フィリピン、ポート・リコ（現在のプエルトリコ）、グアムが合衆国へと領土委譲されると、こうした海外島嶼領土（Overseas Possessions）への船舶移動の観点からより地峡運河の必要性が強く議論されるようになった[注13]。世紀が転換し1900年代になると「棍棒を手し、穏やかに交渉する」（speak softly and carry a big stick）とのいわゆる棍棒外交で知られる共和党セオドア・ローズヴェルト大統領は、より精力的な海外領土への進展を求めた。彼はモンロー・ドクトリンの範疇を維持しつつも、西半球と太平洋への領土的進出を明確に意識し、海外進出におけるコスト意識を排除し、遠方での植民地領有を含む公式の帝国主義をも辞さない海外膨脹を対外政策に反映させていく。こうした、いわゆる「遠大な政策」（Large Policy）を推進する膨脹論がローズヴェルト系論であった[13][14][注14]。

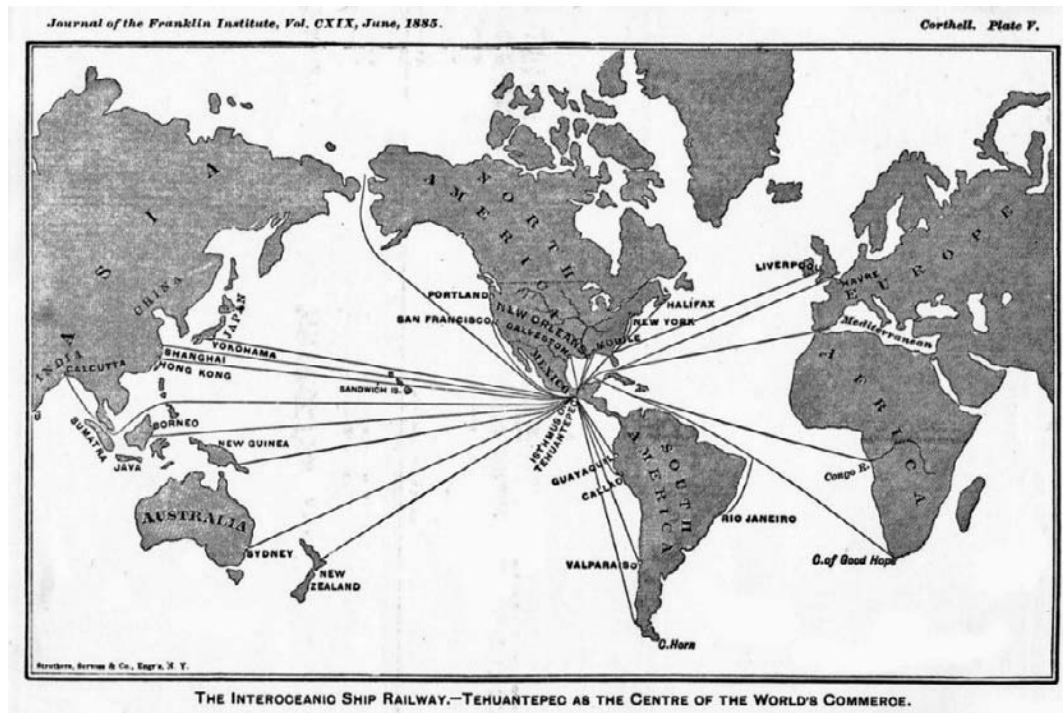


図2. 地峡運河推進論者による国際貿易ルート上の運河の重要性を示す地図 [3][注15]

このように中米地峡運河建設論は、合衆国の対外政策論の変遷と国内状況の改善に伴って進展した。1850年のクレイトン＝ブルワー条約、1879年以降のヘイズ、アーサー両大統領の地峡運河の合衆国保有宣言、1898年の米西戦争を経て中米運河必要論が醸成され、1901年の英米条約の更新をもって、実際の建設へと踏み出した。こうして完成した運河を含み、パナマ運河地帯はパナマ共和国内のアメリカの租借地一すなわち、海外領土となったのである。19世紀前半より続く、アメリカ海外膨張政策の一つの完遂であった。

2. 19世紀前半における中米運河建設予定地の検討と議論

ここまで見てきたように中米運河の全体像を確認した上で、外交政策上の政治力学の展開を検討したい。まずは少し遡って西半球への植民活動と国民国家の変遷を確認する。イギリスは北米植民地のみならず、17世紀半ばには南米においてもベリーズ、バイア諸島に入植していた。1655年には中米でジャマイカを獲得し、さらにニカラグア沿岸やモスキート海岸へと進出を果たしている。ドイツの地理学者で博物学の大家であるアレクサンダー・フォン・フンボルト (Alexander von Humboldt) もまた中米地域を探索した一人である。彼は言語学者で政治家の兄

ヴィルヘルム (Wilhelm von Humboldt) とともに遺産の分配を受け、それを資本として世界旅行を敢行した。アレクサンダーは18世紀末から19世紀転換期にかけて南米大陸を調査旅行し、天体観測や海流観測 (現在のフンボルト海流) を断行したのである。そうした過程で、彼は独自に九つの地域で地峡運河の可能性を検討し、そのなかではパナマ地峡を可能性が高いものとして示唆した。

19世紀に入ってから、西半球に進出している列強諸国も、現地入植者も、官民それぞれ地峡運河の可能性を探ったが、これには不安定な中南米の政治情勢の影響が避けられなかった。コロンビアを中心として、ヴェネズエラ、エクアドルがスペインの領土地位 (territory status) を脱して、1819年から21年にかけてコロンビア共和国、いわゆる大コロンビア (グラン・コロンビア: The Gran Colombia) を形成して独立を果たした。この動きは1806年に始まり、フランシスコ・デ・ミランダ (Francisco de Miranda)、シモン・ボリバル (Simón Bolívar)、ホセ・デ・サン・マルティン (José de San Martín)、ら中南米独立運動の指導者のもとで、独立運動が展開されたのである。この流れのなかで1822年、パナマが大コロンビアに合併されるが、これはパナマ人と、コロンビアや他の大コロンビア参加地域との間でしこりを残す

こととなる。他方で、1823年にはグアテマラ、ホンデラス、エルサルバドル、ニカラグア、コスタリカなどがスペインともメキシコとも距離を取り、独立運動を展開した。これらの国々は連邦の結成を目指して翌24年には憲法を採択し、中央アメリカ連邦(The Federal Republic of Central America)を形成したのである。このように中米から南アメリカ北部にかけて、二つの連邦国家が誕生したのであった。

中央アメリカ連邦(以下、中米連邦)は、議会運営を成功させると、翌25年には先にイギリスから独立を果たし、国家運営を軌道に乗せ始めていたアメリカ合衆国に向けて、代表としてホセ・カナス(Jose Canas)を派遣した。ホセ・カナスはアメリカで、第6代ジョン・クインシー・アダムズ(John Quincy Adams)政権下で国務長官であったヘンリー・クレイ(Henry Clay)と会談をもった。クレイは長年、合衆国連邦で下院議員を務め、外交経済政策として重商主義的なアメリカ体制(American System)の確立と、国内の奴隷制を巡る南北セクションの政治対立を解決するミズーリの妥協(Missouri Compromise)の成立に尽力していた。クレイは、広域な大陸領土の発展と自立経済体制を関連付けた南北アメリカ大陸全体の経済圏構想を有しており、後に国務長官となるダニエル・ウェブスター(Daniel Webster)とも議論を重ねて、中米地域と地峡運河計画へと政策的関心を寄せていた。ホセ・カナスからニカラグアの情報を得ていたクレイは使節を中米連邦に派遣し、調査を進めた。そうした調査結果や報告をもとに、クレイは外交政策として運河問題を俎上に上げ、自由港と同じく世界各国が平等にアクセスできる運河を、合衆国を主体に建造することを考慮したのである。中米連邦会議もニカラグア地峡での運河建設を決議するなどその可能性を探っていたが、最大の問題点は建設資本であった。たとえば、アメリカ五大湖での運河建設に取り組んでいた民間資本の技術者からも地峡運河建設の打診があったが、工期や予算の想定が困難であり、実現には結びつかなかった。大コロンビアと中米連邦がそれぞれ議会運営を進める中、シモン・ボリバルは1826年パナマで汎米会議を呼びかけたが、しかし、パナマのボゴタに集まった旧スペイン領からの独立国は限られ、また参加諸国も、それぞれ内部で指導権争いがあり、政治的安定化は進まず、運河建設議論は一端棚上げ

となったのである。

1830年代も時をおきながら合衆国では断続的に建設議論が行われたが、中米連邦は参加国の間で主導権争いが継続しており自治も安定せず、ベリーズやホンデラスを英国側が保護する一方、ニカラグアは中央連邦からの独立へと動いていた。その最中に、米第7代アンドリュー・ジャクソン(Andrew Jackson)政権期の上院議会でニカラグア運河建設の決議が行われるが(1835年3月3日)、こうした情勢ではニカラグアとの交渉を綿密化することができず、これは実質的な進展を見せなかった。次の第8代マーティン・ヴァン・ビューレン(Martin Van Buren)政権でも下院でニカラグア運河建設法案が可決され、交渉へと入っていくが、前年に中米連邦が崩壊したばかりで新生ニカラグアは近隣諸国との国境問題や国内政治の安定化が喫緊の課題となり、アメリカとの折衝は進まず、これも現実的な政策立案とはならなかった。いずれもニカラグアでの建設案としての議会通過はするものの、交渉権や掘削利権の維持をするだけであり、掘削権料や運河地域の年間租借料を決定した上で全体の建設費用を策定し予算支出をするような、現実的な建設へと向かうことはなかった。幻想の地峡運河建設案がただ並べられるに過ぎなかったのが実情であった。

3. クレイトン＝ブルワー条約に対する論争

同時期において中米連邦ばかりでなく、大コロンビアもまた解散していた。コロンビアとパナマを中心に新たにヌエバ・グラナダ共和国(Republic of New Granada; スペイン語: República de la Nueva Granada)が1830年に成立した。併合パナマでは30年代にコロンビアからの独立を狙う動きもあったが達成できずにいた。また、もともと大コロンビアに参加していたが、ヌエバ・グラナダには合流しなかった近隣諸国に対するイギリスの干渉も見られた。アメリカはモンロー・ドクトリンを基盤とする外交政策から、ヨーロッパ列強の西半球干渉には外交上の警戒と対応を採ってきた。しかし、モンロー・ドクトリンの宣言以前の段階で成立していた列強植民地や列強諸国が影響力を保持する地域に対しては国際法上の不遡及の原則により、アメリカが介入しづらい状況にあった。このためコロンビアを中心とするヌエバ・グラナダはヨーロッパ列強の影響下でない独立国としてアメリカに援助を求める外交戦略に訴え、1845

年にはパナマでの運河建設権を打診する。これを受けて合衆国は翌46年にヌエバ・グラナダとパナマでの運河建設に関する交渉を開始し、12月12日にマヤリノ＝ビドラック条約（Mallarino-Bidlack Treaty）を締結したのである。テキサス併合や米墨戦争によるメキシコ領土の割譲など、大陸領土膨脹を進めていた第11代ジェームズ・ポーク大統領（James Polk）は同条約を上院へ提出し、これは議会論争の後、1848年6月3日に29対7で可決した。この条約は、19世紀前半を通してアメリカが国外勢力と精力的に結んでいた、いわゆる修好通商条約（Treaty of Peace, Friendship, Commerce and Navigation）の枠組みで締結され、合衆国がパナマでの運河掘削権と一般的な航海における保全を得る一方で、ヌエバ・グラナダにとっては通商と政治的な紐帯を強化することで国際情勢上の安定—特に対英防衛策としての安定—をもたらすものであった（時限立法で20年間有効）。こうしたコロンビア側の要因によって合衆国はパナマ運河利権を獲得したが、これもまた実際に建造へと向かうものではなかった。そもそも合衆国連邦政府には建設資本を用意するほどの潤沢な予算がなかった。しかも、この時期、民間資本でパナマ運河鉄道（Panama Railway）の建設計画が進み、1850年には着工し、55年に完成していたこともあり、パナマでの運河建設は様子見の状況になっていた[37][41][43][注16]。

他方で、ニカラグアでの運河計画も紆余曲折しながら進んでいた。合衆国政府の動きが南米の政治力学を反映せざるをえなかった点や、後述するように政府交渉が失敗していたこともあり、1849年3月にはニューヨーク資本を中心としたニカラグア運輸会社が設立されるなど、民間企業での動きが活発化した。アメリカの大実業家で、鉄道や海運など輸送事業で財を成すコーネリアス・ヴァンダービルト（Cornelius Vanderbilt）も米国内輸送網と接続しうる中米地峡運河に関心を寄せた。19世紀のアメリカの実業家として鉄鋼王カーネギーや石油王ロックフェラーと並び称され、鉄道王と呼ばれるほど運輸業を精力的に展開していた彼は、同年に両洋船舶運河会社（American Atlantic and Pacific Ship Canal Company）を設置し、ニカラグア運輸会社を企業合併した。時をおかず、彼はニカラグア政府と交渉を進め、8月27日には運河掘削に関する排他的独占権の獲得に成功する。合衆国政府は同民間資本による掘削を援助

し、建設予定地に関する国際条約や外交交渉の整備を進めた[51][57][注17]。

しかし、こうした動きはもともと中米連邦内のホンデュラスなどニカラグア近隣地域へと進出して投資投下をしていた英国との間に、外交的緊張をもたらすことになる。これ以前にも、ポーク政権ではジェームズ・ブキャナン国務長官（James Buchanan, Jr.）が政府交渉人としてグアテマラに派遣していた臨時代理大使（Chargé d'affaires）のエリヤ・ハイズ（Elijah Hise）をニカラグアに向かわせ、現地政府とハイズ協定を締結していたが、これは上院批准に失敗していた。49年にザカリー・テイラー（Zachary Taylor）が第12代大統領になると、ジョン・M・クレイトン国務長官（John M. Clayton）は改めてニカラグアとの交渉を進めた。彼はハイズに代わり、考古学者でジャーナリストであるE・G・スクワイア（E. G. Squier）を臨時代理大使として中米に派遣し、旧中米連邦の諸国との交渉役とした。スクワイアはニカラグアとの協定に成功し、ヴァンダービルトの資本もあることから進展の芽が生まれたものの、ホンデュラスやモスキート海岸の利権との衝突を憂うイギリスとの間に緊張状態が発生したのであった。

英国は駐米特命全権公使ヘンリー・ブルワー（Henry L. Bulwer）にニカラグア運河を巡る交渉にあたらせた。合衆国のクレイトン国務長官と英国のブルワー公使の間で折衝が行われ、アメリカがニカラグアと締結していたスクワイア協定を破棄し、新たに英米間でニカラグアでの運河建設を約するクレイトン＝ブルワー条約を締結したのである（1850年4月19日）。8条からなる同条約は、ニカラグアのみならず英国が利権を持つコスタ・リカやモスキート海岸近隣の植民地化と要塞化を禁じ、また中米における排他的独占権を行使せず、地峡運河の自由航行権を規定した。両国それぞれがこれらを遵守しつつ、共同でニカラグア運河を建設及び管理することを約したのである。これはまた同時に、英米の対立関係を緩和させる国際協約でもあったが、この交渉にニカラグア政府が参画することはかなわず、あくまで英米間の条約として成されたものであった。

パナマで地峡鉄道の建設が進展する一方で、ニカラグア運河は米議会では中米紛争を回避し英米間関係を安定しうるものとして捉えられ、英国にとってはホンデュラスなどでの中米利権を保全するものと

して、両国での批准を達成した。後のリンカーン、ジョンソン政権で国務長官となり、アメリカ初の海外島嶼領土としてアラスカ購入を行ったウィリアム・H・スワード上院議員（William Henry Seward）もこの問題に言及し、中米運河の獲得がアメリカの国益に叶うと論じたのであった[18][55][注18]。しかし、現地ニカラグアでの状況は芳しくはなかった。ヴァンダービルトは地峡運河の掘削以前にニカラグアでの運輸事業の開始を探り、海洋間を結ぶ地上ルートの策定へと向かい、その事業主体としてニカラグアで運輸会社（Accessory Transit Company）を開業した。合衆国軍人のO・M・チャイルズ大佐（Colonel O. M. Childs）はヴァンダービルトの依頼でニカラグアを通過する最適な運輸及び通行ルートの策定調査を開始し、報告した。ヴァンダービルトはその調査を活用しながら、陸上海上併用での運輸会社の運行を開始したのである。

このルートは、アメリカ東海岸や南部の港湾都市から旅客ないし貨物船舶を出航させ、ニカラグア南東岸の主要港サン・ファン・デル・ノルテに寄港し、乗り換えた小型船舶でサンファン川とニカラグア湖を経由して海上移動したのち、さらに上陸し約20キロほど移動して、ニカラグア西岸の太平洋側の港町サンファン・デル・スールへと抜ける航路であった。そこからは再び大型船舶でサンディエゴやロスアンゼルス、サンフランシスコなどのアメリカ西岸の港湾都市へと向かうことになる。将来のニカラグア運河の想定航路を利用した通行路で、ヴァンダービルトは1851年8月から運行を開始した。折しもアメリカの東部地域から西部地域に、特に新たに州に昇格したカリフォルニアへと移民する人々の輸送路となったのである[23][57][注19]。しかしながら、ニカラグアを無視した英米間条約の締結により、ニカラグア政府や国民に不満が蓄積していたのに加え、かねてからの国内情勢の不安もあり、内政が悪化した。スクワイアはニカラグアに対して交渉を継続するが、パナマで建設中の鉄道が完成したばかりでなく、ニカラグアでの内乱を利用して、アメリカ人のウィリアム・ウォーカー（William Walker）が侵入し、自らをニカラグア大統領とするウォーカー騒乱が56年に発生し、これは翌年には退けられたものの、混乱が続いたのであった[12][65][注20]。

再びニカラグア・ルートの検討が始まるにはニカラグアの一定の安定が必要となり、また合衆国でも南北戦争が勃発したことでしばらく運河問題は棚上げとなり、60年代後半になってようやく再開されることになる。中米地峡運河のルート案について、海軍による更なる調査も行われ、これは1866年に米連邦上院委員会に報告された。海軍少将デーヴィスはパナマ運河説を支持する一方、前出のチャイルズ大佐はニカラグア案を支持していた。米連邦議会ではルート案に関して、20世紀転換期に至るまで、海外膨張論者の多くがニカラグア案を支持する傾向にあった。パナマ運河は距離が短いが掘削量が多く高低差があるために閘門（船舶を一時的に入れて、海面を上下させるロック）を多く配置しなければならなかった。これに対してニカラグア案は、総距離は他のルート案よりも遠距離であるものの、途中のサンファン川とニカラグア湖を利用できるため掘削量が少なく、工期短縮を期待でき、また高低差が少ないため閘門の設置数が最小限あるいは不要であると議論された。さらに、アメリカ東部・南部の港湾都市からの距離を見てもパナマの方がいくぶん遠方になることが敬遠材料となった（完成したパナマ運河はニューヨークからサンフランシスコまでの行程をマゼラン海峡経由の約1万6000マイルからほぼ半分の約8000マイルへと短縮し、運輸コストに至っては約10分の1になった。しかし、ニカラグア案はパナマ案に比べて更に600マイル短縮できると試算されていた）。イギリスにとっては海外領での利権と衝突しなければ建設地について比較的柔軟な姿勢が見られたが、他方でアメリカは可能な限りアメリカ港湾都市近接地での建造による、効率性の高い海運航路の建築が希求されていたのである。

こうした報告を受けて連邦議論が進み、アメリカはクレイトン＝ブルワー条約を維持しつつ、ニカラグアと条約を締結しなおした。これが1867年6月21日のディッキンソン＝アイヨーン条約（Dickinson-Ayón Treaty）である。この条約は、クレイトン＝ブルワー条約で規定された内容をニカラグア現地政府と正式に結ぶことを意図したもので、英米条約の条文（第5条、第6条）に規定されているように、将来建設予定の地峡運河のアクセス権について、改めてニカラグア政府と約し、自由港同様にその中立化が盛り込まれたのであった。他方で、合衆国はパナ

マ運河建設論を破棄したわけではなく、リンカーン政権に引き続きスワード國務長官を擁したジョンソン大統領は外交委員会の他に洋際運河委員会でこうした問題について精査させた。グラント大統領は、ヌエバ・グラナダとの間のパナマ運河の検討も残したが、これは進展しなかった。

4. ヘイ＝ボーンスフット条約に至る運河論争の変遷

南北戦争後の再建が一段落すると、アメリカは戦後特需が終わったことも影響して1873年には不況期に入った。西漸運動の進展で大陸内領土が増え、移民や出生率の増加による人口増加と、さらには準州から昇格した連邦加盟州も増えたこともあり、アメリカの領土的枠組みが空間的にも質的にも拡大していた。不況ではあったが関税収入は増加しており、連邦政府の国庫も増大していた。連邦政府や議会では、関税は最終的には国内市場での購入価格に転嫁されるものであり、市民負担を増大させるがゆえに過剰な歳入とみなし、特にクリーヴランド政権は関税の削減ないし、適切な使用を検討課題にしていた。

洋際運河委員会の検討では、1876年2月に主要運河ルートのうち、パナマ、ダリエンのルートを否定的に報告し、ニカラグア案を評価した。第18代ユリシーズ・グラント政権 (Ulysses S. Grant) のハミルトン・フィッシュ國務長官 (Hamilton Fish) は英国とのクレイトン＝ブルワー条約を撤回し、ディッキンソン＝アイヨン条約の関係を強化すべく、イギリスとニカラグアそれぞれとの交渉へ向かうが、これは成功しなかった。英国にとっては南北戦争中の関係や、戦争後の南部資本への介入などで英米関係に溝ができていた。また、ニカラグアでも、英国との関係悪化の懸念があり、あくまで英米の共同建設をみていた。

こうした最中、スエズ運河 (1869年) を成功させていたフェルディナンド・ド・レセップス (Ferdinand de Lesseps) は、1876年フランスで国際運河会社を設立し、パナマ運河の建設にのりだした。ド・レセップスは2年後にはコロンビアから運河建設権を獲得し、79年には技師や外交官、資本家を集めて国際運河科学会議を開催した。彼はここでパナマ運河建設の妥当性を主張し、それを受けて国際資本の国際パナマ運河会社を設立すると、国際株式を発行して建設資本を集めたのである。こうした動きに合衆

国は警戒し、すでに述べたようにヘイズ、アーサーの両政権は、英国との協力がなくとも、あるいは英国と適切に交渉して、アメリカ単独での運河建設を目指す方向性を再確認し、米議会論争を促したのであった。実際にド・レセップスの会社が81年に運河建設に着工すると、ブレイン國務長官 (James G. Blaine) は、第1条で共同管理を規定していたためにアメリカの単独建設の事実上の足かせとなっていた1850年英米条約の破棄を交渉したが、これは成功しなかった。共和党アーサー政権末期の1884年にはニカラグアとの間にフリリングハイゼン＝サヴァラ条約 (Frelinghuysen-Zavala Treaty) が締結されるが、上院議会論争が長引いた。結果としてこれはアーサー政権下で批准達成の見込みがなく、次政権下でも投票がなされずに終わった。というのも、翌85年12月に民主党クリーヴランド大統領は、外交孤立主義的立場のなかで拒否権を発動して条約を撤回したからであった。

運河ルート案は、ニカラグア、パナマ、テワンテベックがいまだに論争されていたが、これらは運河掘削権やルート地域を支配する政府とのパイプを持つ外交官や技師の力関係に大きく影響をうけた。外交官や国際経験の豊富な技師がそうした仲介役を果たすようになり、そうしたロビーを可能にする人的関係や資本関係がより重要になっていた。各派ロビーが米連邦議会議員や政府内閣など政策決定過程の要職に対して行われていたが、ド・レセップスの資本によってパナマ運河の建設が実際にはじまると、ニカラグア、テワンテベック・ロビーもまた活発化した。ド・レセップスの建設について、黄熱病、熱帯病による労働者の損失や、それに加えて掘削の困難による工期遅れが国際報道されると、再びニカラグア、テワンテベック利権に可能性が出て、ロビーも精力的になる。テワンテベック案は距離と掘削量からニカラグア案、パナマ案の後塵を拝していたが、パナマ地峡鉄道の成功から、掘削運河ではなく、船舶輸送鉄道 (Ship Railway) 案を提案した。テワンテベック派はアメリカ大陸横断鉄道とパナマ鉄道の成功のイメージをうまく取り入れ、蒸気機関の性能の向上から、地上へと船舶を引き上げ、ルール上の台車に乗せて運ぶ、直接船舶輸送案を提示したのである。これには工期の短期化、労働者数の削減など大きな利点がある一方で、現実的には更なる

発明や特許による技術向上が必要不可欠であり、また蒸気船の改良による船舶の総トン数の大型化が見込まれていた。こうした理由からテワンテベック案はパナマ、ニカラグア案と比肩した場合の不利を拭うことができなかった。

ド・レセップスが国際株式の再公募に失敗して資金繰りにつまずき、1888年に最終的にパナマ掘削から撤退すると、こうしたルート論争は再燃した。パナマ・ロビー派は新たな建設事業者としてアメリカ合衆国を想定し、他方でニカラグア派はパナマ掘削での技術的課題をより軽減できるとしてニカラグア建設案を推し進めた。1889年5月9日には、ニカラグア運河建設会社（Nicaragua Canal Construction Company）の技術主任メノカル（A. G. Menocal）の提言をもとに米国資本のニカラグア海洋運河会社（Maritime Canal Company of Nicaragua）が設立され、ニカラグアでの建設権を獲得したものの、すぐに建設へと向かわなかった。結果的に92年にはほとんどの事業が停止し、93年には倒産した（掘削権利は97年までで、合衆国側は掘削権の延長を交渉したが、ニカラグア政府は1899年10月9日に合衆国掘削

権の消滅を宣言している）。他方で、ニカラグア会社が倒産した93年に、フランス資本はド・レセップスのあとを次いで建設権の継承と維持のために新パナマ運河会社を設立したが、結果的に建設再開へとは向かわないものであった[49][注22]。

ニカラグア掘削権が消滅する前に、米連邦政府はウォーカー海軍提督（John G. Walker）を任命して運河委員会を発足させ、運河ルートの調査とニカラグア政府と建設権の交渉にあたさせたが、これは難航する。掘削権消滅直前に海洋運河会社から提示された掘削権の譲渡料は5500万ドルであり、たとえニカラグア政府と直接交渉してもこの水準になることが予想され、それはアメリカの想定を超えていた。また、ニカラグア案は米国内での反対にあった。例えば、上院では運河建設決議案が議論され通過したものの、その後、下院議長のアダムス・B・リード（Thomas B. Reed）の妨害にあった。彼はアメリカの海外進出に否定的な見解を持ち、ハワイ併合問題にして連邦下院で強烈な反対論陣を張っていた人物である。彼の主導の下でニカラグア法案も反対にあり、結果的に批准を達成できず、1897年に否決されたのであった。

しかし、キューバを舞台とするスペイン・アメリカ・キューバ戦争（The Spanish-American-Cuban War）の発生で、状況は一変した。1895年から、フロリダ州南端から至近距離にあるスペイン領キューバ島で現地人による独立闘争が展開されていた（第二次キューバ独立戦争）。独立から100年を越えたアメリカでは、生誕一世紀を迎える祝祭ムードを経験し、またこうした動きに1890年国勢調査での地図上のフロンティア・ラインの消滅—アメリカ大陸膨張の完遂—も後押しし、さらにはジンゴイズムや「男らしさ」（masculinity）を含むナショナル・アイデンティティの隆盛があった。主流派アメリカ人は、このキューバ独立運動を一世紀前の合衆国の独立に重ね合わせ、当時フランスがアメリカを援助したように、今度はアメリカがキューバを助けて、帝国国家スペインからのキューバ独立を支援すべきとの世論が巻き起こった。列強スペインとの戦争を避けようとする大統領と連邦議会であったが、世論に押される形で1898年4月マッキンリー政権はスペインに宣戦布告をして戦争に突入した。スペイン鎮圧軍は海外領への駐在軍派遣であるがゆえに、遠距離の海上航海

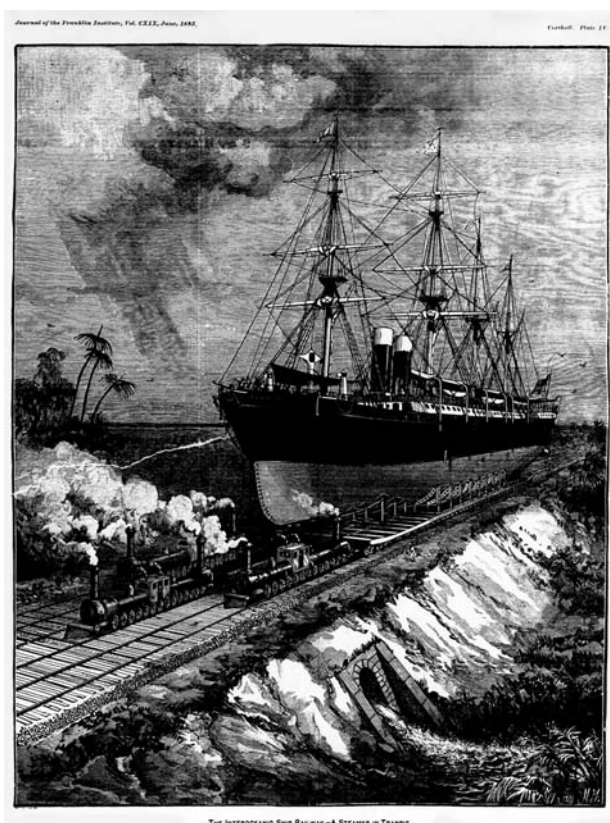


図3. テワンテベック案における船舶輸送鉄道の想像図
[3][注21]

と、本国から離れた地域での軍事作戦で士気は低く、さらにはキューバ革命軍に加えてアメリカ正規軍とアメリカ義勇兵の三つのグループと戦わざるを得なかった。スペイン軍は戦線をキューバ島で維持できず、戦争は4ヶ月の短期間で終結した。ヘイの言葉で「素晴らしく小さな戦争」(splendid little war)とまでいわれた短期間戦争であった。

しかしこのとき、開戦に先駆けてキューバ沖でのメイン号爆沈事件をうけて、アメリカ海軍の蒸気戦艦オレゴン号(USS Oregon)がキューバに派遣されることになった。当時オレゴン号はカリフォルニア沖に停泊しており、3月9日にキューバ近海へと航海を開始した。大きく南下し、アメリカ大陸の最南端を経由して、キューバに到着したのは約二ヶ月後の5月後半であり、開戦に際して当初の作戦にオレゴン号は参加することができなかったのである。このことから、戦時の緊急移動のためにも地峡運河の必要性が浮上した。また、同年ハワイがアメリカに併合することが決定し、また対スペイン戦争後の講和会議で12月にキューバを初め、フィリピン、ポート・リコ(現プエルト・リコ)などの中米、太平洋のスペイン領がアメリカに委譲されることになった(購入による委譲を含む)。こうしたことから運河を経由して、海外領土のハワイやフィリピンを中継地点とする貿易ルートの獲得が期待され、海外市場へと接近する貿易路の安定確保も政策課題となる。ゆえに、地峡運河の建設は、アメリカにとって国益を厚くするための外交課題として重要性を増したのであった。

こうした状況を反映して、1899年には第2次ウォーカー運河委員会(Isthmus Canal Commission; a.k.a. Second Walker Commission)はニカラグアを第一候補として、パナマ運河を次善策として、その他のルート案を代替案として、それぞれの建設地の検討に進んだ。建設権の獲得に際して、19世紀を通して民間人が利権を獲得して交渉仲介役となる場合があり、建設権の貸与に巨額の資金が求められた。これを避けるためにも、運河案の地域政府との綿密な交渉が必要となっていった。しかし、発足して4ヶ月後には第一案のニカラグア掘削権は正式なニカラグア政府による停止宣言で期限切れを迎えたのである。海洋運河会社はここに幕を下ろすことになる。ニカラグア政府は英国関係への配慮と、これまでの

不安定な掘削権の状況を改めて策定するため、米国との交渉関係を再設定する必要があったのである[41][注23]。

米連邦政府は1850年条約の解消を目指して英国政府との交渉を開始してゆくことになるが、そもそもの対英関係の改善がなされなければ、ニカラグアにしろ、他地域にしろ、運河建設が進まないのは明らかであった。第25代マッキンリー共和党大統領(William McKinley)はヘイズ、アーサー以来の運河建設案を継続し、アメリカによる単独運河建設を狙う新条約案の策定に乗り出した。イギリスは公式、非公式を問わず帝国主義運動を全世界的に進展させていたが、この時、徐々に独立運動や対象地域の国力増加などから安定的な統治を維持することが困難になりつつあった。特に20世紀転換期にかけては中国分割やアフリカ分割といった他列強諸国との衝突もあった。英国はこれらの地域に資本と政策を集中させるため、1890年代のベーリング海毛皮猟仲裁裁判とヴェネズエラ紛争以降は西半球での活動を徐々に減じており、米国との関係改善に向かう機運があった。

米国内の海外膨張論者や運河建設推進派は、英国駐米大使ジュリアン・ポンスフット卿(Julian Pauncefoot)と粘り強く交渉を続けていた。彼は、英国で外務次官の経歴があり、1889年以降駐米公使として、1893年以降には格上げされ駐米大使として赴任していた。ベーリング海仲裁裁判やヴェネズエラ紛争に際して不用意な妥協を避けて、合衆国上院外交委員会議長のジョン・T・モーガン上院議員(John T. Morgan)やリチャード・オルニー国務長官(Richard Olney)と徹底した交渉と論戦を繰り返した。米国赴任以前からイギリスの外交政策の専門家として活動していた彼は、国際情勢の機微に厳しい手強い交渉相手であった[8][36][注24]。

マッキンリー大統領はジョン・ヘイ国務長官を交渉にあたらせた。国際情勢におけるイギリス側の事情から対米態度が柔和になってきており、ヘイを初めとする米対外政策決定過程の要人は、両国間関係の改善の機運とも捉えた。事実、英国は世界帝国を推進する上で必ずしも植民地領有を求める公式の帝国主義には拘っておらず、政治的あるいは経済的紐帯を維持できるのであれば、英国経済圏に対象地域を組み込む非公式の帝国主義をもって関係性を維持

する、地域毎の実情を反映させる柔軟な対外政策を採っていた。1900年2月には交渉内容を踏まえてクレイトン＝ブルワー条約を更新する新条約の草案をまとめ、のちに上院に付託した。草案のまとまった段階で、合衆国政府は早くもニカラグアとの関係強化を図るべく、駐米ニカラグア公使ルイス・コレア (Luis Corea) とヘイ＝コレア条約 (Hay-Corea Treaty) を交渉している[42][注25]。

第2次ウォーカー委員会は同年末にあらためてニカラグア案を推挙し、上院議会論争での建設地論争は依然として継続していたもののニカラグア案を優位案として、まずはアメリカ単独での運河建設を確固たるものとする方向へと進む。1900年には併合ハワイ領において憲法に相当するハワイ基本法を採択してハワイ準州が成立しており、キューバ問題も軍政統治下でキューバ革命軍の武装解体から、独立へ向けてアメリカの影響力を維持しつつも自治憲法の枠組みを構築する最中であつた[31][47][注26]。また、フィリピンでは指導者アギナルド (Emilio Aguinaldo) を首班として現地人による対米独立戦争が始まっており、これらの問題が山積するなかでは、租借地となる予定の運河地帯 (canal zone) を現地人の居住する海外領土として捉える意味合いは相対的に小さくなり、連邦議会論争は大きくは建設予算と建設地を巡る二つの論点へと収斂した。

新条約案が両国で議論された後、1901年11月に正式に新条約ヘイ＝ポンスフット条約が調印された。米連邦議会ではすでに二年近くにわたって論争が行われていたこともあり、2週間後の12月6日には上院批准がなされた。国家予算や関税についての議決優先権を持つ下院議会でも、アイオワ州選出のウィリアム・ヘプバーン議員 (William P. Hepburn) が主軸となって運河議論を展開し、早くも年末休暇を挟んだ1月9日には、ヘプバーン決議案が採択され、新英米条約は圧倒的多数で承認された (308対2)。この論戦において、下院州際通商委員会の議長であつたヘプバーンは、すでに連邦議会でも多くの議員が建設に同意してきた歴史に加え、地政学的な観点もあわせて議論し、運河の要塞化と防衛を巡る論点も提示した。この要塞化と防衛に関する政策提案はクレイトン＝ブルワー条約では英国植民地の脅威となるため否定されたが、ハワイ併合論争でも推進派がしばしば用いていたレトリックであり、海軍ロビーや

安全保障の拡大を狙う議員の賛同を促す側面もあつた。ヘプバーン決議案の下院反対派には河川港湾委員会のバートン議長 (Theodore E. Burton)、国務次官の経歴もある外交委員会のヒット議長 (Robert R. Hitt)、歳出委員会のキャノン議長 (Joseph Gurney Cannon) と名だたる下院小委員会の議長が論陣を張ったが、いずれも運河建設自体に反対するわけではなく、建設の時期や予算について疑問を呈するにとどまっている[4][11][注27]。連邦議会論争以外では、鉄道エンジニアであり、英国王立地理学協会で副会長をも務めたジョージ・E・チャーチ大佐 (George E. Church) は、1902年『ジオグラフィカル・ジャーナル』誌 (*Geographical Journal*) の3月号で、17世以降継続してアメリカでは太平洋と大西洋の交通路が希求されてきた経緯を説明しながら、運河建設の必要性を喧伝した。パナマ鉄道が人の移動や運輸に有用であることを指摘しながらも、これを不十分であると喝破し、南アメリカ大陸南端のマゼラン海峡を経由する長距離海運運輸を批判し、これまでに十全な海洋間輸送を提供できなかったと論じた。彼は運輸の行程を大幅に短縮しうる地峡運河の必要性を訴え、南米での地政学的な統計を活用しつつ、運河建設の妥当性を主張したのである[10][注28]。

こうした政策論争に加えて、アメリカのメディアでも運河に関する報道は長く、一般的な認知を受けていた。政治家や著名人の署名・無署名の投稿がある『フォーラム』誌 (*Forum*)、『アトランティック・マンスリー』誌 (*Atlantic Monthly*)、『ノース・アメリカン・レビュー』誌 (*North American Review*) のような月刊世論誌では、外交問題に関する記事や投稿で中米問題やイギリス、スペインとの外交面で運河問題が取り上げられることも多かった。こうした雑誌の読者層は白人主流派の知識人階層で、しばしば政治家やロビー派からの意見表明も行われ、地峡運河問題は一定の認識を得ていた。また、月刊『アメリカン・レビュー・オブ・レビュー』誌 (*American review of reviews*) や、週刊『ハーパーズ・ウィークリー』誌 (*Harper's Weekly: A Journal of Civilization*)、『リテラリー・ダイジェスト』誌 (*Literary Digest*) のような全国各地域のブロック紙などの報道を集約的に編纂する雑誌でも、外交誌面において記事と風刺画の両面で地峡運河報道がなされた。こうした雑誌群はアメリカにおいては輸送費の減額法令があり、全国誌

がアメリカ各地に輸送され、定期購読やニュース・スタンドで売られていた。これら読者層は識字ができ、安定して雑誌を購入できる白人中流階級以上の家庭で、選挙登録をして投票活動をするアメリカ主流派(WASP)の成人男性と考えられた。たとえば、『リテラリー・ダイジェスト』誌は中流階級以上の共和党支持者が読者層であるが、1902年9月6日号から1903年8月29日号までの約1年間で、地峡運河の風刺画の掲載号だけでも10冊を数え、記事においてはそれ以上であった。こうしたメディアでの地峡運河問題の認知はただ運河だけを扱うのではなく、既に一般的に知られていた運河の話題を扱いながら別の政治的話題を俎上に載せるまでに至っていた。一般的なアメリカ人主流派の外交政策上の心象風景を析出することは難しいが、こうした雑誌群において定期掲載されたことで、読者のオリエンテーション要求とトレンドを満たす話題になっていたのは確かである[30][注29]。

下院での批准を受け、正式にヘイ＝ポンスフット条約は発効し、アメリカ単独での運河建設が決定したのであるが、アメリカ側は草案作成段階では外交手腕の高いポンスフットとの交渉に難航したため、草案作成後の実際の連邦議会論争を重ねつつ、条文案の変更を粘り強く交渉する戦略にでた。上院論争や下院でのヘプバーン決議は、アメリカにとって有効性の高い運河を現実建設する目的から目をそらさなかったのである。下院のヘプバーン委員会はニカラグア運河の建設費支出を決定し、このまま建設地はニカラグアに決定するかのように思われた。しかし、この直後、コロンビア内のパナマ運河掘削利権を持つ新パナマ運河会社は、掘削権の譲渡金をニカラグアが提示すると予想されていた金額を大幅に下回る4000万ドルへと引き下げて交渉をはじめたのであった(以前には5500万ドルと考えられていたニカラグア掘削利権は、合衆国主導での建設が現実味を帯びたことやパナマ案の失敗から上昇し、1億ドル前後での検討が進んでいた)。

これを受けて、連邦上院議会でもニカラグア派のモーガン議員と、パナマ派のスプーナー議員(John C. Spooner)の間で論戦が始まった。パナマ推進の議員は1880年代のニカラグアでの火山噴火など建設の不安要因をついたが、20年以上に渡りモーガン議員が続けたニカラグア運河必要論の牙城を崩すこと

は容易ではなかった。しかし、共和党のビッグ・フォーとも呼ばれた上院の実力者であるスプーナー議員は、長期間の論戦のあとで、1902年6月に議会戦略としてニカラグア案を維持したまま、パナマ案を破棄せずに調査するとした修正決議を通過させた。この結果、1903年1月にはコロンビアとの間で、パナマ運河の建設の可能性を約するヘイ＝エラン条約(Hay-Herrán Treaty)が調印され、これは同年のうちに両国で議会批准されたのである。コロンビアのパナマ地区でパナマ人の独立革命がはじまったのは、その年の11月であった。コロンビアでのパナマ人の独立運動は散発的でコロンビアの屋台骨を揺るがすほど大規模なものではなかったが、1830年代の他は、ウォーカー騒乱期の1855～56年と、84～85年の反乱に限られていた。しかし、パナマ人の自己意識はコロンビアの統治のなかで断続的にではあるが次第に涵養され、1899年から1902年までの千日戦争でより確かなものになっていた。1903年11月3日に始まったパナマ革命は翌4日には早くも共和国樹立を宣言し、その数日後に合衆国はその独立を承認した。コロンビア政府は突然のパナマ人の武装蜂起やアメリカの迅速な国家承認に抗することができず、パナマ革命は数日で達成された。同年12月には米ヘイ国務長官と、パナマの代理人ビュノーヴァリアとの間で、ヘイ＝ビュノーヴァリア条約が調印され、翌年2月26日、同条約は批准交換され発効したのである。こうして、中米地峡運河はパナマでの建設が確定したのであった[37][50][注30]。



図4. パナマ・ロビー派が活用したニカラグアでの火山噴火の切手 [67][注31]

おわりに

アメリカによる単独での中米地峡運河建設は19世紀を通じた建設論争があり、それはまさしくアメリカの領土膨脹とそれによる国力の拡大の歴史と密接に相関しあっていた。すでに先行研究で調査されているように、1903年のパナマ革命の背景にはセオドア・ローズヴェルトや実業界と政界の実力者マーク・ハナ上院議員 (Mark Hanna; 本名 Marcus Alonzo Hanna)、経済界の大立て者 J・P・モルガン (John Pierpont Morgan) など、パナマ運河派のロビイストの影響があったことが証明されており、ジョン・T・モーガンら長年ニカラグアルート案を支持してきた議員にはまさしく青天の霹靂であった[17][41][注32]。

しかし、ここで留意したいのは、現実に建造されたパナマ運河を中核とする歴史ばかりではなく、アメリカの地理的要因や政治状況に綿密に結びつけられた国益の増大を求める政治力学におけるまなざし—海軍理論家のマハンの論考で言う「合衆国海外に目を転ず」(The United States Looking Outwards)、すなわち国内膨脹の先にある第二のフロンティアを、1890年のフロンティアの消滅以降ではなく、そのずっと以前から希求していたアメリカの姿—である[39][注33]。自由の帝国や帝國的共和制国家の言葉もあるが、もっと啓いて、アメリカの身体的膨脹としてこの脈絡は精査すべきである。中米地峡運河建設はまさしく海外領土膨脹運動の一環であり、運河地帯は香港やマカオと同様な租借地(租界)であった[9][35][61][注34]。

アメリカではハワイ王国からハワイ共和国にかけての真珠湾租借と、キューバ島におけるグアンタナモ湾租借の例もあり、そうした海外進出への脈絡の中に中米地峡運河建設論争の論争も位置づける必要がある。多くの大統領や国務長官、連邦議員に、実業家に技師、退役軍人など、官民間わす北アメリカ大陸内の領土膨脹運動と海外領土への進出を机上にあげて論争し、推進していった点を見逃してはならない。

[注]

[注1] 大西洋と太平洋を結ぶ運河は英語では isthmus canal (地峡運河)あるいは interoceanic canal (海洋運河、

洋際運河)と表記する。パナマ運河史については、McCullough, David *The Path Between the Seas: The Creation of the Panama Canal, 1870-1914*, New York: Simon & Schuster, (1977); LaFeber, Walter, *The Panama Canal: The Crisis in Historical Perspective*, New York: Oxford University Press; Updated ed., (1990); Richard, Alfred Charles Jr., *Panama Canal in American National Consciousness, 1870-1990*, New York: Garland, (1990); 河合恒生『パナマ運河史』教育社, (1980) など。北米地域の水運史については、加勢田博『北米運河史研究』関西大学出版部, (1993); 伊澤正興『アメリカ水運史の展開と環境保全の成立—「運河の時代」からニューディール期の連邦治水法まで』日本経済評論社, (2015)がある。

[注2] 対英1812年戦争の近年の研究については、Hickey, Donald R. "1812: The Old History and the New," *Reviews in American History*, 41 (3), pp.436-444, (2013); 遠藤寛文「新大陸における「帝国」の残滓: 1812年戦争期の「親英勢力」とアメリカの自画像」『アメリカ研究』51号, pp.1-20, (2017)を参考のこと。古典的な研究としては、Hickey, Donald R. *The War of 1812: A Forgotten Conflict*, Champaign: University of Illinois Press, (1989)、経済的分析として、豊原治郎「「1812年戦争」起源論: アメリカ国民経済成立史序説」, 『關西大學經濟論集』, 23 (2-3), pp.125-144, (1973)がある。19世紀を通じたアメリカ海軍の制約と、20世紀転換期以降の拡張に関しては、ジョン・C・ペリー, 北太平洋国際関係史研究会(訳)『西へ! —アメリカ人の太平洋開拓史』, PHP研究所, (1998)の第2部~第4部(pp.53-296)を参照。

[注3] United States. Treaties, etc., 1849-1850 (Taylor), *Convention between the United States and Great Britain, for facilitating and protecting the Construction of a Ship Canal between the Atlantic and Pacific Oceans, and for Other Purposes. Concluded April 19, 1850*, Washington D.C.: G.O.P., (1850).

[注4] クレイトン=ブルワー条約研究は、Rodriguez, Mario "The 'Prometheus' and the Clayton-Bulwer Treaty," *Journal of Modern History* 36-3, pp.260-278, (1964); Bigelow, John *Breaches of Anglo-American Treaties; A Study in History and Diplomacy*, New York: Sturgis & Walton, (1917); Levett, Ella Pettit *Negotiations for Release from the Inter-Oceanic Obligations of the Clayton-Bulwer Treaty*, Chicago, Ill: [博士論文の一部抜粋] (1945. c1911); Travis, Ira Dudley *The History of the Clayton-Bulwer Treaty*, Ann Arbor: Michigan Political Science Association, (1900); Keasbey, Lindley M.

“The Terms and Tenor of the Clayton-Bulwer Treaty”, *The Annals of the American Academy of Political and Social Science* 14, pp.1-25, (Nov., 1899) など。締結直後の外交及び通商面での研究としては、Crawford, Martin *The Anglo-American Crisis of the Mid-Nineteenth Century: The Times and America, 1850-1862*, Athens: University of Georgia Press, (1987); Del Buono, Jonathan D. “The Business of Empire: American Capitalists, the Nicaraguan Canal, and the Monroe Doctrine, 1849-1858,” Graduate Student Theses, Dissertations & Professional Papers. No.10951, (2017). <https://scholarworks.umt.edu/etd/10951> (2018.10.10閲覧)などを参照。

[注5] パナマ革命とパナマ運河建設地決定問題に関しては、金澤宏明「中米地峡運河とハワイ——アメリカ海外膨張のレトリックと実態——」太平洋学会『太平洋学会誌』98号, pp.39-56, (2009); Diaz Espino, Ovidio *How Wall Street created a nation: J.P. Morgan, Teddy Roosevelt, and the Panama Canal*, New York: Four Walls Eight Windows, (2001); Collin, Richard H. *Theodore Roosevelt's Caribbean: The Panama Canal, the Monroe Doctrine, and the Latin American Context*, Baton Rouge: Louisiana State University Press, (1990)などを参照。

[注6] モンロー・ドクトリン研究は枚挙に暇がないが、Murphy, Gretchen *Hemispheric Imaginings: The Monroe Doctrine and Narratives of U.S. Empire*, Durham, N.C.: Duke University Press, (2005); 中嶋啓雄『モンロー・ドクトリンとアメリカ外交の基盤』ミネルヴァ書房, (2002) など。

[注7] こうした反帝国・反植民地主義的立場と、他方での領土膨脹主義の関係性に関しては、Williams, William A. *The Tragedy of American Diplomacy*, New York: W. W. Norton & Company, (new ed., 1984, c1958); Gardner, Lloyd C., LaFeber, Walter, McCormick, Thomas J. *Creation of the American Empire: U.S. Diplomatic History: To 1901*, Chicago: Rand McNally College Publishing Company, (second ed., 1976, c1973); 島村直幸「アメリカと帝国、「帝国」としてのアメリカ」『杏林社会科学研究』32-3, 4合併号, pp.25-60, (2017年3月)を参照。

[注8] アメリカの海外膨脹主義に関連した海外市場、特に中国市場への接近に関する史学論争については、McCormick, Thomas J. *China Market: America's Quest for Informal Empire 1893-1901*, Chicago: Quadrangle Books, (1967) など。また、タイラー・ドクトリンについては金澤宏明「米布互惠条約の締結とハワイ併合」明治大学大学院『文学研究論集：文学・史学・地理』30号, pp.143-64, (2009

年2月28日)を参照のこと。：なお、図1について、理念的にはモンロー・ドクトリンは当初からアラスカをも組み入れていると解釈できるが、ロシアが植民地経営を続けて実効支配していたことから、イメージ上のラインをアラスカとの国境線において作成した。

[注9] この時にアメリカは基幹産業として農業を発展させたが、同時に工業発展も遂げていた。工業規模は1860年から90年で約3倍に、鉄道の総延長距離数は1861年から1900年にかけての40年間で6倍に、特許数は1860年から1890年にかけての30年間で約3万6000件から約44万件へと12倍強に、それぞれ拡大している。工業保護のために共和党は基本的に高関税政策を採用したが、アメリカの工業力はこの機会に急速に発展を遂げ、1890年には世界第一位の規模へと発展した。斎藤真、古矢旬『アメリカ政治外交史』東京大学出版会, pp.114-142, (第二版2012, c1975)。本稿での統計史料として、合衆国国勢調査局 (United States Census Bureau) Webサイトに掲載されたライブラリー・セクションの刊行出版物記録<https://www.census.gov/library/publications.html> (2018.8.28閲覧)に加え、アメリカ合衆国商務省編、斎藤真・鳥居泰彦(訳)『アメリカ歴史統計〈第1巻〉植民地時代～1970年』, 東洋書林, (新装版1999, c1986)を参照した。

[注10] アーサー大統領の年次教書演説ではクレイトン＝ブルワー条約を引用しながらも、ニカラグアではなくコロンビアについて触れ、かつ同政府との交渉についても示唆している。これはパナマでのド・レセップスの運河掘削の進展を念頭においている。Arthur, Chester A. *Correspondence Touching the Desired Modification of the Clayton-Bulwer Treaty*, Washington D.C.: GOP, (1881); Frelinghuysen, Frederick T. *The Clayton-Bulwer Treaty and The Monroe Doctrine: A Letter from The Secretary of State to the Minister of the United States at London, Dated May 8, 1882, with Sundry Papers and Documents Explanatory of the Same, Selected from the Archives of the Department of State*, Washington D.C.: GOP, (1882)。

[注11] ベーリング海裁判に関しては、Begg, Alexander *History of British Columbia from its Earliest Discovery to the Present Time*, Toronto: William Briggs, pp.555-559, (1894); 交渉内容の文言に関しては、Anonymous, “Award of the Tribunal of Arbitration Constituted Under the Treaty Concluded at Washington, the 29th of February, 1892, Between the United States of America and her Majesty the Queen of the United Kingdom of Great Britain and Ireland,” *The American Journal of International Law*, 6-1, pp.233-241, (Jan., 1912)。

<https://www.jstor.org/stable/2187416> (2018-10-10)を参照。ベーリング海毛皮猟仲裁裁判とクリーヴランド政権の外交政策の関連については別稿に改めたい。

- [注12] クリーヴランド政権での海外膨脹政策論については、金澤宏明「第二次クリーヴランド政権の対ハワイ政策」明治大学大学院『文学研究論集：文学・史学・地理学』28号, pp.93-113, (2008年2月29日)；Nevins, Allan *Grover Cleveland: A Study in Courage*, New York: Dodd, Mead, (1932)；Young, George Berkeley *The Influence of Politics on American Diplomacy during Cleveland's Administration 1885-1889, 1893-1897*, Ph.D. Dissertation, Yale University, (1939)；Vexler, R. I. *Grover Cleveland, 1837-1908*, New York: Oceana Pubns, (1968)；Welch, Richard E. *The Presidencies of Grover Cleveland* (Lawrence: University Press of Kansas, (1988)；Graff, Henry F. *Grover Cleveland*, New York: Times Books, (2002) など。

- [注13] 合衆国海外島嶼領土の公的な英語表記にはOversea Possessionsの他にもOutlying Possessionsなどがあり、また島嶼領土の地位については、キューバは保護領 (protectorate)、ポート・リコ (プエルトリコ) とフィリピンは非編入領土 (unincorporated territory) であった。ハワイとは異なり、いずれもアメリカ合衆国連邦への加入を前提とした準州 (Territory) ではない。

- [注14] 「棍棒を手に、穏やかに交渉する」との言葉はアフリカの諺からの引用とされ、セオドア・ローズヴェルトが共和党政権の副大統領に任命される以前から親書や演説などで明言している (ただし、彼は西アフリカの諺としたり、南アフリカのものとしたりしている)。棍棒外交を含め、セオドア・ローズヴェルトの中米外交については、Collin, Richard H. "Symbiosis versus Hegemony: New Directions in the Foreign Relations Historiography of Theodore Roosevelt and William Howard Taft", *Diplomatic History*, 19-3, pp.473-497, (1995)；Conniff, Michael L. *Panama and the United States: The Forced Alliance*, Athens, GA: University of Georgia Press, (1992, c1991) など。

- [注15] 図1、Anonymous, "Tehuantepec Ship Railway," *Journal of the Franklin Institute*, 119, Plate 5 (inside cover), (June, 1885)。

- [注16] McCullough, p.698；LaFeber, pp.10-11；宗像俊輔「大陸横断鉄道」計画とアメリカ合衆国憲法：インフラ整備における連邦権の拡大の契機として」『麗沢レビュー』23, pp.59-76, (2017)。パナマ鉄道はパナマ市と地峡の大西洋側の間を結ぶ約48マイルの鉄道で、東部からゴールド・ラッシュにわ

く西部へと1855年からの40年間で約60万人の旅客を輸送した。ニューヨークの大商人ウィリアム・H・アスピンウォール (William H. Aspinwall) によって建設され、ヴァンダービルトのニカラグア運輸会社の貨物運輸及び旅客業と競合した。アスピンウォールは蒸気船航路や海運郵便会社なども経営し、運輸において大きな財を成している。

- [注17] 近年ヴァンダービルトの泥棒貴族としての再検討や、運輸事業における再評価が進んでいる。Stiles, T. J. *The First Tycoon: The Epic Life of Cornelius Vanderbilt*, New York: Alfred A. Knopf, (2010, reprint ed., c2009)；伝記評伝として、Renehan, Edward J. Jr. *Commodore: The Life of Cornelius Vanderbilt*, New York: Basic Books, (2007) を参照のこと。両洋船舶運河会社については、Stiles, pp.180-193。

- [注18] Seward, William Henry *John M. Clayton and the Nicaragua Canal Treaty*, Washington D.C.: Buell & Blanchard, (1853)。：他方でこの時の米連邦議会の最大の反対者は、後にリンカーンと大統領選挙を争う、スティーブン・ダグラスであった (Douglas, Stephen *Arnold Speech of Hon. Stephen A. Douglas of Illinois, on the Monroe Doctrine. Delivered in the Senate of the United States, February 14, 1853*, Washington D.C.: Printed by L. Towers, (1853))。彼はモンロー・ドクトリンの原則を基盤として、そもそも海外領土への進出と干渉に懐疑的な立場を取った。しかし、彼は奴隷州支持で北部と南部のセクションバランスに敏感な政治家で、1850年の妥協 (The Compromise of 1850) で中核的な役割を果たし、カンザス・ネブラスカ法案で主権在民などを唱えた連邦議会でも最も有力な論者の一人であった。彼のこうした議論が後に共和党成立の要因となっていくが、彼の地峡運河の反対論は民主党議員としての反対勢力 (後の共和党) への政策レトリックの側面もあり、注意が必要である。

- [注19] Haar, H. R. Jr., "The Nicaragua Canal Story," *The Military Engineer*, 56-370, pp.90-94, (March-April, 1964)；Stiles, pp.204, 250-280；北アメリカでは鉄道敷設が急ピッチで進んでいたものの、全ての鉄道を接続し、東部と西部を繋ぐいわゆる大陸横断鉄道はいまだに完成していなかった。このため、多くのカリフォルニアへの移民は広大な山脈地帯と平原を越えて移動する北米移動よりも、船舶航路を活用した中米地峡経由の移動が好まれた。ヴァンダービルトは同輸送路をパナマの地上輸送ルートに比べて短期輸送を可能にする効率性の高い行程であると捉えた。しかし、後日パナマ鉄道が開通したことでニカラグア輸送路のパナマ・ルートに対する優位性が揺らぎ、また70年代半ば

にはサン・ファン・デル・ノルテ港湾での砂の堆積が進んだことにより、このルートは役目を終えた。ニカラグア運河の建設にはこの港湾の堆積砂の浚渫も課題となった。

- [注20] ウォーカーの騒乱の詳細については、Williams, Mary Wilhelmine *Anglo-American Isthmian Diplomacy, 1815-1915*, American Historical Association, pp.196-223, (1916) ; Collin, *Theodore Roosevelt's Caribbean*, pp.136-73などを参照のこと。アメリカ人ウォーカーがニカラグアへと侵攻して自ら大統領を名乗ったことで、英米ともに軍隊を派遣するなど一触即発の状況になった。
- [注21] Anonymous, "Tehuantepec Ship Railway," Plate4.
- [注22] Pletcher, David M. *The Diplomacy of Involvement: American Economic Expansion Across the Pacific, 1784-1900*, Columbia: University of Missouri Press, pp.282-284, (2001) メノカルはこれまでに提示されていた自然地形を利用したニカラグア運河ルートを独自の調査により変更した。開門や人工掘削を既存の計画よりも多く取り入れながら、より現実味のあるプランを提示した。このときの彼の推計による運河建設費は6508万4176ドルであった。
- [注23] McCullough, pp.264-294.
- [注24] 1890年代のボンスフットの活動については、Blake, Nelson M. "The Olney-Pauncefote Treaty of 1897," *The American Historical Review*, 50-2, pp.228-243, (Jan., 1945) ; 彼は英国の経済貿易活動上、民間に対する自由放任主義政策からの転換期の政治家でもあった。小林隆夫「1880年代後半のイギリス対日政策」『愛知学院大学文学部紀要』38, p.45, (2008)。
- [注25] ヘイ＝エラン条約については、Morrissey, Thomas E. *Donegan and the Panama Canal*, Bloomington: Xlibris, pp.189-193, (2009)
- [注26] キューバ問題については、金澤宏明「20世紀転換期のアメリカ海外島嶼領土問題——モーガン上院議員のキューバ併合論——」相模女子大学『相模女子大学紀要（人文系）』75A, pp.17-33, (2012年3月8日) ; Pérez, Louis A. Jr. *The War of 1898: The United States and Cuba in History and Historiography*, Chapel Hill: University of North Carolina Press, (1998) などを参照。
- [注27] Anonymous, "Nicaragua Canal Debate," *New York Times*, p.3, (May 2, 1900) ; Clayton, Lawrence A. "The Nicaragua Canal in the Nineteenth Century: Prelude to American Empire in the Caribbean," *Journal of Latin American Studies*, 19(2), pp.323-352. (Nov., 1987)
- [注28] Church, George E. "Interoceanic Communication on the Western Continent: A Study in Geography," *The Geographical Journal*, 19-3, pp.313-354, (March, 1902)
- [注29] 金澤宏明「中米地峡運河建設問題と政治カートゥーン表象」明治大学『人文科学研究所紀要』67冊, pp.59-85, (2010)。地峡運河問題の認知を活用して他の国内政治を扱う例としては、国内の産業問題を扱いながら運河を掘削するのであれば国内の炭鉱を掘削するべきだとする風刺画（Literary Digest, October 25, 1902. p.508）や、1902年の3大政治課題としてローズヴェルト政権の政策、国内労働問題と並べて地峡運河問題を取り上げる風刺画（RR, February 1902. p.XII）がある。図版はいずれも前掲論文、72頁に記載している。
- [注30] LaFeber, 19-20; Rabe, Stephen G. "Theodore Roosevelt, the Panama Canal and the Roosevelt Corollary: Sphere of Influence Diplomacy," ch. 16 in Ricard, Serge ed., *A Companion to Theodore Roosevelt*, New York: John Wiley & Sons, (2012)
- [注31] パナマ・ロビー派は、ニカラグアのモトンボ火山噴火（1986年）を絵柄にした切手が発行されると（1セント、3セント、5セント切手）、これを親書やハガキに貼ってニカラグア運河建設の不安を煽り、パナマ運河の選択を依頼するロビー活動を展開した。実際には、モトンボ火山は運河建設予定地とは離れており、実際の建設には影響がないものであった。画像はWinchester, John "Nicaragua: No smoke without fire," *STAMP MAGAZINE* (WEB版) 掲載の図版を加工引用した。
<https://www.stampmagazine.co.uk/news/article/nicaragua-no-smoke-without-fire/7638>, (2018.10.10 閲覧)
- [注32] McCullough, pp.251-270; Diaz Espino, pp.13-42, 156-159.
- [注33] Mahan, A. T. "The United States Looking Outward" *The Atlantic Monthly*, December 1890, pp.816-821, (1890)
- [注34] 租借地としての運河地帯の統治については、United States. Congress. Senate. *Committee on InterOceanic Canals., Government of the Canal Zone, etc. Report*. Washington D.C.: GPO, (1910); Bray, Wayne D. *Common Law Zone in Panama: A Case Study in Reception*, San Juan (Puerto Rico): Inter American University Press, (English and Spanish Edition, 1976); Knapp, Herbert *Red, White, and Blue Paradise: The American Canal Zone in Panama*, San Diego: Harcourt Brace Jovanovich, (1984) など。

【引用文献】

- [1] アメリカ合衆国商務省（編）、斎藤真・鳥居泰彦（訳）『アメリカ歴史統計〈第1巻〉植民地時代～

- 1970年』, 東洋書林, (1999新装版, c1986)
- [2] Anonymous, "Award of the Tribunal of Arbitration Constituted Under the Treaty Concluded at Washington, the 29th of February, 1892, Between the United States of America and her Majesty the Queen of the United Kingdom of Great Britain and Ireland," *The American Journal of International Law*, 6-1, pp.233-241, (1912) <https://www.jstor.org/stable/2187416>, (2018.10.10閲覧)
- [3] Anonymous, "Tehuantepec Ship Railway," *Journal of the Franklin Institute*, 119, Plate 5 (inside cover), (1885)
- [4] Anonymous, "Nicaragua Canal Debate," *New York Times*, p.3, (1900)
- [5] Arthur, Chester A., *Correspondence Touching the Desired Modification of the Clayton-Bulwer Treaty*, Washington D.C.: GOP, (1881)
- [6] Begg, A., *History of British Columbia from its Earliest Discovery to the Present Time*, Toronto: William Briggs, pp.555-559, (1894)
- [7] Bigelow, J., *Breaches of Anglo-American Treaties; A Study in History and Diplomacy*, New York: Sturgis & Walton, (1917)
- [8] Blake, N. M., "The Olney-Pauncefote Treaty of 1897," *The American Historical Review*, 50-2, pp.228-243, (1945)
- [9] Bray, W. D., *Common Law Zone in Panama: A Case Study in Reception*, San Juan (Puerto Rico): Inter American University Press, (English and Spanish Edition, 1976)
- [10] Church, G. E., "Interoceanic Communication on the Western Continent: A Study in Geography," *The Geographical Journal*, 19-3, pp.313-354, (1902)
- [11] Clayton, L. A., "The Nicaragua Canal in the Nineteenth Century: Prelude to American Empire in the Caribbean," *Journal of Latin American Studies*, 19(2), pp.323-352, (1987)
- [12] Collin, R. H., *Theodore Roosevelt's Caribbean: The Panama Canal, the Monroe Doctrine, and the Latin American Context*, Baton Rouge: Louisiana State University Press, (1990)
- [13] Collin, R. H., "Symbiosis versus Hegemony: New Directions in the Foreign Relations Historiography of Theodore Roosevelt and William Howard Taft", *Diplomatic History*, 19-3, pp.473-497, (1995)
- [14] Conniff, M. L., *Panama and the United States: The Forced Alliance*, Athens, GA: University of Georgia Press, (1992, c1991)
- [15] Crawford, M., *The Anglo-American Crisis of the Mid-Nineteenth Century: The Times and America, 1850-1862*, Athens: University of Georgia Press, (1987)
- [16] Del Buono, J. D., "The Business of Empire: American Capitalists, the Nicaraguan Canal, and the Monroe Doctrine, 1849-1858," *Graduate Student Theses, Dissertations & Professional Papers*. No.10951, (2017) <https://scholarworks.umt.edu/etd/10951>, (2018.10.10閲覧)
- [17] Diaz Espino, O., *How Wall Street created a nation : J.P. Morgan, Teddy Roosevelt, and the Panama Canal*, New York: Four Walls Eight Windows, (2001)
- [18] Douglas, S. A., Speech of Hon. Stephen A. Douglas of Illinois, on the Monroe Doctrine. Delivered in the Senate of the United States, February 14, 1853, Washington D.C.: Printed by L. Towers, (1853)
- [19] 遠藤寛文「新大陸における「帝国」の残滓：1812年戦争期の「親英勢力」とアメリカの自画像」, *アメリカ研究*, 51, pp.1-20, (2017)
- [20] Frelinghuysen, F. T., *The Clayton-Bulwer Treaty and The Monroe Doctrine: A Letter from The Secretary of State to the Minister of the United States at London, Dated May 8, 1882, with Sundry Papers and Documents Explanatory of the Same, Selected from the Archives of the Department of State*, Washington D.C.: GOP, (1882)
- [21] Gardner, L. C., LaFeber, Walter, McCormick, Thomas J., *Creation of the American Empire: U.S. Diplomatic History: To 1901*, second ed., Chicago: Rand McNally College Publishing Company, (1976, c1973)
- [22] Graff, H. F., *Grover Cleveland*, New York: Times Books, (2002)
- [23] Haar, H. R. Jr., "The Nicaragua Canal Story," *The Military Engineer*, 56-370, pp.90-94, (1964)
- [24] Hickey, D. R. *The War of 1812: A Forgotten Conflict*, Champaign: University of Illinois Press, (1989)
- [25] Hickey, D. R. "1812: The Old History and the New", *Reviews in American History*, 41 (3), pp.436-444, (2013)
- [26] 伊澤正興『アメリカ水運史の展開と環境保全の成立—「運河の時代」からニューディール期の連邦治水法まで』, 日本経済評論社, (2015)
- [27] 金澤宏明「第二次クリーヴランド政権の対ハワイ政策」, 明治大学大学院, 文学研究論集：文学・史学・地理学, 28, pp.93-113, (2008)
- [28] 金澤宏明「米布互惠条約の締結とハワイ併合」, 明治大学大学院, 文学研究論集：文学・史学・地理, 30, pp.143-64, (2009)
- [29] 金澤宏明「中米地峡運河とハワイ——アメリカ海外膨張のレトリックと実態——」, *太平洋学会誌*, 98, pp.39-56, (2009)
- [30] 金澤宏明「中米地峡運河建設問題と政治カートゥーン表象」, 明治大学, 人文科学研究所紀要, 67, pp.59-85, (2010)

- [31] 金澤宏明「20世紀転換期のアメリカ海外島嶼領土問題——モーガン上院議員のキューバ併合論——」, 相模女子大学紀要 (人文系), 75A, pp.17-33, (2012)
- [32] 加勢田博『北米運河史研究』, 関西大学出版部, (1993)
- [33] 河合恒生『パナマ運河史』, 教育社, (1980)
- [34] Keasbey, L. M., "The Terms and Tenor of the Clayton-Bulwer Treaty," *The Annals of the American Academy of Political and Social Science* 14, pp.1-25, (1899)
- [35] Knapp, H., *Red, White, and Blue Paradise: The American Canal Zone in Panama*, San Diego: Harcourt Brace Jovanovich, (1984)
- [36] 小林隆夫「1880年代後半のイギリス対日政策」, 愛知学院大学文学部紀要, 38, pp.43-54, (2008)
- [37] LaFeber, W., *The Panama Canal: The Crisis in Historical Perspective*, New York: Oxford University Press; Updated ed., (1990)
- [38] Levett, Ella Pettit *Negotiations for Release from the Inter-Oceanic Obligations of the Clayton-Bulwer Treaty*, Chicago, Ill: [博士論文の一部抜粋] (1945, c1911)
- [39] Mahan, A. T., "The United States Looking Outward." *The Atlantic Monthly*, December 1890, pp.816-821, (1890)
- [40] McCormick, T. J., *China Market: America's Quest for Informal Empire 1893-1901*, Chicago: Quadrangle Books, (1967)
- [41] McCullough, D., *The Path Between the Seas: The Creation of the Panama Canal, 1870-1914*, New York: Simon & Schuster, (1977)
- [42] Morrissey, Thomas E. *Donegan and the Panama Canal*, Bloomington: Xlibris, (2009)
- [43] 宗像俊輔「大陸横断鉄道」計画とアメリカ合衆国憲法: インフラ整備における連邦権の拡大の契機として」, 麗沢レビュー, 23, pp.59-76, (2017)
- [44] Gretchen, M., *Hemispheric Imaginings: The Monroe Doctrine and Narratives of U.S. Empire*, Durham, N.C.: Duke University Press, (2005)
- [45] 中嶋啓雄『モンロー・ドクトリンとアメリカ外交の基盤』, ミネルヴァ書房, (2002)
- [46] Nevins, A., *Grover Cleveland: A Study in Courage*, New York: Dodd, Mead, (1932)
- [47] Pérez, L. A. Jr. *The War of 1898: The United States and Cuba in History and Historiography*, Chapel Hill: University of North Carolina Press, (1998)
- [48] ジョン・C・ペリー, 北太平洋国際関係史研究会 (訳)『西へ! —アメリカ人の太平洋開拓史』, PHP 研究所, (1998)
- [49] Pletcher, D. M., *The Diplomacy of Involvement: American Economic Expansion Across the Pacific, 1784-1900*, Columbia: University of Missouri Press, (2001)
- [50] Rabe, S. G., "Theodore Roosevelt, the Panama Canal and the Roosevelt Corollary: Sphere of Influence Diplomacy," ch. 16 in Ricard, Serge ed., *A Companion to Theodore Roosevelt*, New York: John Wiley & Sons, (2012)
- [51] Renahan, E. J. Jr. *Commodore: The Life of Cornelius Vanderbilt*, New York: Basic Books, (2007)
- [52] Richard, A. C. Jr., *Panama Canal in American National Consciousness, 1870-1990*, New York: Garland, (1990)
- [53] Rodriguez, M., "The 'Prometheus' and the Clayton-Bulwer Treaty," *Journal of Modern History* 36-3, pp.260-278, (1964)
- [54] 斎藤眞・古矢旬『アメリカ政治外交史』第二版, 東京大学出版会, (2012, c1975)
- [55] Seward, W. H., *John M. Clayton and the Nicaragua Canal Treaty*, Washington D.C.: Buell & Blanchard, (1853)
- [56] 島村直幸「アメリカと帝国、「帝国」としてのアメリカ」, 杏林社会科学研究, 32(3-4), pp.25-60, (2017)
- [57] Stiles, T. J., *The First Tycoon: The Epic Life of Cornelius Vanderbilt*, reprint ed., New York: Alfred A. Knopf, (2010, c2009)
- [58] 豊原治郎「『1812年戦争』起源論: アメリカ国民経済成立史序説」, 關西大學經濟論集, 23(2-3), pp.125-144, (1973)
- [59] Travis, Ira Dudley., *The History of the Clayton-Bulwer Treaty*, Ann Arbor: Michigan Political Science Association, (1900)
- [60] United States, Census Bureau. *Web site (Library, Publications pages)*, <https://www.census.gov/library/publications.html>, (2018.8.28閲覧)
- [61] United States. Congress. Senate. *Committee on Interoceanic Canals., Government of the Canal Zone, etc. Report.* Washington D.C.: GPO, (1910)
- [62] United States. Treaties, etc., 1849-1850 (Taylor), *Convention between the United States and Great Britain, for facilitating and protecting the Construction of a Ship Canal between the Atlantic and Pacific Oceans, and for Other Purposes. Concluded April 19, 1850*, Washington D.C.: G.O.P, (1850)
- [63] Vexler, R. I., *Grover Cleveland, 1837-1908*, New York: Oceana Pubns, (1968)
- [64] Welch, R. E., *The Presidencies of Grover Cleveland* (Lawrence: University Press of Kansas, (1988)
- [65] Williams, M. W., *Anglo-American Isthmian Diplomacy, 1815-1915*, Washington D.C.: American Historical Association, pp.196-223, (1916)
- [66] Williams, W. A., *The Tragedy of American Diplomacy*, new ed., New York: W. W. Norton & Company, (1984, c1958)
- [67] Winchester, J., "Nicaragua: No smoke without fire," *STAMP MAGAZINE* (WEB版) 掲載図版, <https://www>.

stampmagazine.co.uk/news/article/nicaragua-no-smoke-without-fire/7638, (2018.10.10閲覧)

- [68] Young, G. B., *The Influence of Politics on American Diplomacy during Cleveland's Administration 1885-1889, 1893-1897*, Ph.D. Dissertation, Yale University, (1939)

【参考文献】

1. Appleton, N., "The Clayton-Bulwer Treaty and the Ship-Canal," *Harper's Weekly*, Dec. 30th 1893, p.944, New York, (1893)
2. Bell, J., *Speech of Hon. John Bell, of Tennessee, upon Our Relations with Great Britain, delivered in the Senate of the United States, February 26, 1856*. Washington D.C.: Printed at the Congressional Globe Office, (1856)
3. Cox, W. R., *Nicaragua Canal*, Washington D.C.: GOP, (1899)
4. Grant, G. E., *Carry a Big Stick: The Uncommon Heroism of Theodore Roosevelt*. (Nashville, TN: Cumberland House, 1997)
5. Nadel, G. H. and Curtis, P., *Imperialism and Communism*, The MacMillan Co, (1964) 川上肇・住田圭司・柴田敬二・橋本玲一郎（訳）『帝国主義と植民地主義』, 御茶の水書房, (1983)